

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGÍA

26178 *RESOLUCIÓN de 11 de noviembre de 1998, de la Dirección General de la Energía, por la que se hacen públicos los nuevos precios máximos de venta, antes de impuestos, de los gases licuados del petróleo.*

La Orden del Ministerio de Industria y Energía de 16 de julio de 1998 establece el sistema de determinación de los precios de los gases licuados del petróleo, utilizados como combustibles o carburantes, para usos domésticos, comerciales e industriales, en todo el ámbito nacional.

En cumplimiento de lo dispuesto en la mencionada Orden y con el fin de hacer públicos los nuevos precios máximos de los gases licuados del petróleo, en las diferentes modalidades de suministro establecidas en su apartado segundo, esta Dirección General de la Energía ha resuelto lo siguiente:

Primero.—Desde las cero horas del día 17 de noviembre de 1998, los precios máximos de venta, antes de impuestos, de aplicación a los suministros de gases licuados del petróleo, envasados, a granel y por canalización, según modalidades de suministro, serán los que se indican a continuación:

1. Gases licuados del petróleo envasado (con contenido igual o superior a 8 kilogramos): 75,35 pesetas/kilogramo.
2. Gases licuados del petróleo por canalización a usuarios finales:

Término fijo: 214,00 pesetas/mes.
Término variable: 76,73 pesetas/kilogramo.

3. Gases licuados del petróleo a granel a empresas distribuidoras de gases licuados del petróleo por canalización: 57,47 pesetas/kilogramo.

En el precio máximo calculado para la modalidad de suministro de gases licuados del petróleo envasado suministrado en destino, en el ámbito del Archipiélago Canario, está incluido un coste promedio de 6,4 pesetas/kilogramo en concepto de reparto domiciliario de las botellas.

La autoridad competente del Gobierno de la Comunidad Autónoma Canaria podrá establecer recargos por reparto domiciliario superiores o inferiores al promedio establecido en el párrafo anterior, con objeto de diferenciar por zonas dicho concepto y en función, en cualquier caso, de factores específicos locales que justifiquen diferencias en los costes de reparto entre dichas zonas. Ello siempre hasta un límite máximo de 2,1 pesetas por kilogramo por encima o por debajo del coste promedio establecido.

Segundo.—Los precios máximos establecidos en el apartado primero no incluyen los siguientes impuestos vigentes:

Península e Islas Baleares: Impuesto Especial sobre Hidrocarburos e Impuesto sobre el Valor Añadido.

Archipiélago Canario: Impuesto Especial sobre Hidrocarburos e Impuesto General Indirecto Canario.

Ciudades de Ceuta y Melilla: Impuesto Especial sobre Hidrocarburos e Impuesto sobre la producción, los servicios y la importación.

Tercero.—Los precios máximos de aplicación para los suministros de los gases licuados del petróleo señalados en la presente Resolución se aplicarán a los suministros pendientes de ejecución el día de su entrada en vigor, aunque los pedidos correspondientes tengan fecha anterior. A estos efectos, se entienden por suministros pendientes de ejecución aquellos que aún no se hayan realizado o se encuentren en fase de realización a las cero horas del día de entrada en vigor de la presente Resolución.

Cuarto.—Las facturaciones de los consumos correspondientes a los suministros de GLP por canalización medidos por contador, relativas al período que incluya la fecha de entrada en vigor de la presente Resolución, o en su caso de otras Resoluciones u Órdenes anteriores o posteriores relativas al mismo período de facturación, se calcularán repartiendo proporcionalmente el consumo total correspondiente al período facturado a los días anteriores y posteriores a cada una de dichas fechas, aplicando a los consumos resultantes del reparto los precios que correspondan a las distintas resoluciones u órdenes aplicables.

Quinto.—Las empresas distribuidoras de GLP por canalización adoptarán las medidas necesarias para la determinación de los consumos periódicos efectuados por cada uno de sus clientes, a efectos de proceder a la correcta aplicación de los precios de GLP por canalización a que se refiere la presente Resolución.

Madrid, 11 de noviembre de 1998.—El Director general, Antonio Gomis Sáez.

MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACIÓN

26179 *REAL DECRETO 2287/1998, de 23 de octubre, por el que se modifica el Real Decreto 798/1995, de 19 de mayo, por el que se definen los criterios y condiciones de las intervenciones con finalidad estructural en el sector de la pesca, de la acuicultura, y la comercialización, la transformación y la promoción de sus productos.*

Los nuevos programas de orientación plurianual (POP) aprobados por Decisión del Consejo de 26 de junio de 1997, relativa a los objetivos y normas tendentes a reestructurar el sector pesquero comunitario, entre el 1 de enero de 1997 y el 31 de diciembre del 2001, con vistas a conseguir un equilibrio sostenible entre los recursos y la explotación de los mismos, así como la segmentación aprobada por Decisión de la Comisión de 16 de diciembre de 1997, por la que se aprueba el Programa de Orientación Plurianual de la Flota Pesquera de España para el período comprendido entre el 1 de enero de 1997 y el 31 de diciembre del 2001, establece la obligatoriedad de medir la capacidad de la flota por el arqueo bruto (GT) y la potencia propulsora «Kw» en los buques de pesca, por lo que para no frenar la renovación de la flota pesquera española y conseguir una mayor seguridad en las condiciones de trabajo a bordo, mejorar la calidad del producto y las condiciones de habitabilidad de las tripulaciones, de acuerdo con la propuesta aprobada en la Conferencia Sectorial de Pesca, se trata de regular los espacios disponibles a bordo de los buques

pesqueros, al mismo tiempo que se respetan los objetivos fijados por el POP IV.

Por otra parte, las condiciones especiales aplicables a los buques atuneros congeladores se hacen extensivas a los buques palangreros de superficie, es decir, la posibilidad de aportar, como mínimo, el 50 por 100 del arqueo bruto y de la potencia propulsora de la nueva unidad a construir cuando sean destinados a faenar en caladeros distintos del Océano Atlántico y Mar Mediterráneo; siendo también aplicable lo anteriormente dicho a las modernizaciones de estos buques.

El presente Real Decreto se dicta al amparo de la habilitación legal establecida en el artículo 149.1.19.^a de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva para dictar la normativa básica de ordenación del sector pesquero.

En la elaboración del presente Real Decreto han sido consultadas las Comunidades Autónomas y asociaciones del sector pesquero.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 23 de octubre de 1998,

DISPONGO:

Artículo único. *Modificación del Real Decreto 798/1995.*

Se modifica el Real Decreto 798/1995, de 19 de mayo, por el que se definen los criterios y condiciones de las intervenciones con finalidad estructural en el sector de la pesca, de la acuicultura, y la comercialización, la transformación y la promoción de sus productos, en los términos siguientes:

Uno. Se da nueva redacción al artículo 4, con el siguiente texto:

«1. Toda autorización de construcción de buques pesqueros de la Lista tercera del Registro de Matrícula de Buques requerirá que la unidad que se vaya a construir sustituya a uno o más buques aportados como baja, cumpliéndose las siguientes condiciones:

a) Que la baja aportada sea un buque pesquero matriculado en la Lista tercera del Registro de Matrícula de Buques que figure debidamente incluido en el Censo de la Flota Pesquera Operativa y que esté libre de cargas y gravámenes.

La regla general, para dar de baja a los buques aportados para la construcción de nuevos buques pesqueros, será el desguace o el hundimiento sustitutorio de desguace, con las excepciones previstas en este artículo.

La aportación de un buque para una nueva construcción será anotada en la Hoja de Asiento de dicho buque y se llevará a cabo documentalmente mediante un compromiso de baja, en el cual el aportante de ésta se compromete a desguazar el buque cuando la nueva construcción entre en servicio.

b) Que la aportación de bajas sea por unidades completas, entendiéndose por unidad completa el buque propiamente dicho y los derechos de pesca adscritos al mismo, por lo que ningún buque a sustituir podrá ser aplicado como baja para la construcción de más de un buque.

Esta limitación no será exigida cuando uno o varios armadores aporten bajas para la construcción de dos o más embarcaciones de la misma modalidad y censo, que, además, cumplan que el

número de buques a construir sea igual o menor al número de buques aportados como baja, y que el arqueo entre la mayor y la menor de las bajas aportadas mantenga la siguiente proporción:

1.º Cuando la baja de mayor arqueo sea mayor o igual a 100 GT, la proporción no deberá ser superior a 3.

2.º Cuando la baja de mayor arqueo sea menor de 100 GT y mayor de 10 GT, la proporción no deberá ser superior a 4.

3.º Cuando la baja sea menor de 10 GT, no estará sujeta a proporción.

c) La aportación de bajas se realizará en GT siguiendo los siguientes requisitos:

1.º Construcción de buques con eslora total menor de 15 metros:

a) El arqueo en GT de las unidades a construir podrá incrementarse con arreglo al GT de la baja o bajas, aplicando el coeficiente 1,1.

b) La potencia propulsora de las bajas representará al menos el 100 por 100 de la potencia propulsora de la nueva unidad, excepto en los casos en que existe un aumento máximo del 10 por 100 del GT, en cuyo caso se podrá aumentar la potencia propulsora en el mismo porcentaje en que lo haga el GT, previa justificación técnica correspondiente.

2.º Construcción de buques con eslora total igual o mayor de 15 metros:

El arqueo en GT de las unidades a construir podrá incrementarse con arreglo al GT de la baja o bajas, según el coeficiente de proporción aplicable que se indica en la tabla siguiente:

Aguas nacionales y europeas:

Modalidad A	Coficiente
Arrastreros	1,7
Artes fijas	1,6
Cerqueros	1,35

Aguas internacionales y terceros países:

Modalidad B	Coficiente
Arrastre y artes móviles	1,7
Artes fijas	1,6
Flota atunera	1,4

3.º Además se deberán cumplir los requisitos siguientes:

a) Las condiciones establecidas en los apartados 1.º y 2.º se podrán aplicar una sola vez. En sucesivas nuevas construcciones, la proporción entre el arqueo a construir y el arqueo de las bajas en GT será igual a uno.

b) En los buques aportados como baja en los que la relación GT/tonelaje de registro bruto (TRB) sea superior a 1,8, no se aplicará ninguna de las condiciones señaladas en las tablas anteriores, debiendo ser el GT de la nueva unidad igual al GT de la baja aportada.

c) En los buques mayores de 15 metros de eslora total, al volumen bajo cubierta principal de la nueva unidad se le permitirá un aumento máximo de un 10 por 100 respecto al volumen bajo cubierta

principal de la baja o bajas aportadas. No obstante, si el volumen bajo cubierta supera el referido aumento del 10 por 100, sin perjuicio de los coeficientes establecidos en los apartados 1.º y 2.º, se aportarán bajas por la totalidad de los GT que suponga el arqueado bajo cubierta.

d) Excepcionalmente, en los buques autorizados a disponer de tanques para la pesca con cebo vivo, el volumen de dichos tanques se considerará como espacio sobre la cubierta principal, es decir, como parte de la superestructura, hasta un máximo de 100 metros cúbicos en buques mayores de 15 metros de eslora, ocho metros cúbicos para buques entre 12 y 15 metros de eslora, cuatro metros cúbicos entre nueve y 12 metros de eslora y 1,5 metros cúbicos para los buques menores de nueve metros de eslora.

e) En ningún supuesto se permitirá la instalación de bodegas o espacios destinados a tanques de combustible sobre la cubierta principal en los buques que faenen en caladero nacional.

f) La potencia propulsora de las bajas aportadas representará, al menos, el 100 por 100 de la nueva unidad. Excepto en los casos en que exista un aumento máximo del 10 por 100 del volumen bajo cubierta en buques mayores de 15 metros de eslora, en cuyo caso se podrá aumentar la potencia propulsora hasta un máximo del 10 por 100 en el mismo porcentaje en que lo haga el volumen y siempre que este aumento esté justificado técnicamente.

g) En el caso en que las nuevas construcciones estén destinadas a faenar en caladeros sometidos a Acuerdos internacionales de pesca que exijan el arqueado de los buques en tonelaje de registro bruto (TRB), las bajas aportadas deberán, además, representar al menos el 100 por 100 del TRB de la nueva construcción.

4.º Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 7 del presente Real Decreto, cuando se hayan establecido censos de buques por modalidades de pesca, y se pretenda construir un buque para incluirlo en uno de ellos, los buques aportados como baja pertenecientes a este censo deberán cubrir con su volumen bajo cubierta principal, al menos, el 80 por 100 del volumen en metros cúbicos bajo la cubierta principal del nuevo buque, sin perjuicio de otros porcentajes que pueda contener la norma específica que regule la concreta modalidad, en el que el porcentaje que se especifique habrá que entenderlo respecto al volumen bajo cubierta principal, del mismo modo que lo especificado con anterioridad.

En este mismo sentido, las bajas de la misma modalidad cubrirán al menos el 80 por 100 de la potencia propulsora que se instale en la nueva construcción.

5.º Como excepción a los apartados anteriores, para la construcción de nuevas unidades de la flota atunera congeladora y palangrera de superficie en las que los armadores renuncien previamente a los derechos de pesca de estas unidades en aguas del Océano Atlántico y Mar Mediterráneo, las bajas aportadas por desguaces de atuneros congeladores y palangreros de superficie respectivamente, representarán como mínimo el 50 por 100 del volumen bajo cubierta principal y de la potencia propulsora de la nueva construcción, teniendo en consideración el duplo de los coeficientes expresados en el apartado 2, modalidad B, que sólo podrá faenar en los Océanos Índico y Pacífico.

6.º La exportación definitiva de buques atuneros congeladores y palangreros de superficie será admisible a efectos de su aportación como baja en las mismas condiciones establecidas para el desguace, teniendo en cuenta la proporcionalidad expresada en el apartado 2.º, los requisitos señalados en el apartado 3.º, y el 100 por 100 de la potencia propulsora de las nuevas construcciones de atuneros congeladores y palangreros de superficie respectivamente, siempre que concurren las siguientes condiciones:

1.ª Que el interesado se comprometa a efectuar la exportación del buque a un país no comunitario, excluidos aquellos a que se refiere el artículo único del Real Decreto 1080/1991, de 5 de julio, en los que se determina los países y territorios a los que se atribuye un determinado carácter impositivo sobre beneficios fiscales, de los que se exceptúa, a los efectos de este Real Decreto, la República de Seychelles. También quedan excluidos a estos efectos los países ribereños del Océano Atlántico y Mar Mediterráneo.

2.ª Que cumplan con lo dispuesto en el párrafo i).

3.ª Que el adquirente del buque exportado disponga de una licencia válida para pesca en la zona económica exclusiva (ZEE) de un país tercero con recursos marinos económicamente explotables.

d) Se entenderá por potencia propulsora de un buque pesquero la potencia máxima al freno medida a la salida del motor propulsor (potencia BHP), debidamente acreditada por los certificados expedidos por la Inspección de Buques del Ministerio de Fomento, como resultado de las pruebas en banco de cada modelo y tipo de motor intraborda. En el caso de motores fueraborda, la medición y declaración de potencia estará de acuerdo con la norma UNE EN 150 8665.

Se podrá admitir un tarado límite del 20 por 100 de la potencia máxima reconocida para el correspondiente modelo y tipo de motor que se vaya a instalar en la nueva unidad.

e) El buque o buques aportados como baja deberán haber ejercido la actividad pesquera durante un mínimo de ciento veinte días en los doce meses inmediatamente anteriores a la fecha de inicio del expediente de construcción o, en su caso, a la fecha de presentación de la documentación de la baja.

Se exige del requisito de haber ejercido la actividad pesquera, a que se refiere el párrafo anterior, a los buques aportados como baja que procedan en primera venta o en primera adjudicación de otros organismos del Estado, a cuyas bajas se concede un período de validez de doce meses a partir de la fecha de compraventa o de la fecha de adjudicación administrativa o judicial. Dicha exención se extenderá a los buques que, como consecuencia de tratados o acuerdos internacionales de pesca, hayan sido dados de baja en el censo correspondiente. Serán, asimismo, eximidos de dicho requisito los buques pesqueros perdidos definitivamente por accidente, en cuyo caso los correspondientes derechos de baja tendrán un período de validez de doce meses a partir del día en que se produjo el siniestro o, en su caso, desde la fecha de firmeza de la resolución judicial que declare la fecha del hundimiento o la propiedad del buque hundido.

f) En el caso de que el arqueado del buque de nueva construcción sea mayor que el arqueado pro-

yectado y autorizado, se aplicará lo dispuesto en el artículo 104.2 de este Real Decreto.

g) Será requisito indispensable para autorizar el primer despacho para la mar del nuevo buque que se haya tramitado su alta en el Censo de la Flota Pesquera Operativa, que las unidades aportadas como baja se encuentren inmovilizadas, entregadas sus patentes de navegación y roles de despacho, e iniciados los expedientes de desguace, el de hundimiento sustitutorio o, en su caso, si así hubiera sido autorizado el de exportación definitiva o destino a otros fines, en los supuestos previstos en este artículo, con el fin de obtener su baja definitiva en la Lista tercera y en el Censo de la Flota Pesquera Operativa.

Asimismo, podrá aceptarse que la materialización de la baja aportada para la construcción de un buque pesquero se realice por cambio de Lista, exceptuando la cuarta y séptima lista, siempre que se transfiera su propiedad a una entidad sin ánimo de lucro. El documento acreditativo de la citada transmisión, que deberá aportar el solicitante, deberá contener una cláusula por la que el adquirente se compromete a no transmitir el nuevo buque, ni volver a ejercer con el mismo la pesca extractiva. Cuando se produzca la baja, se anotarán estos datos en la nueva hoja de asiento del Registro de Matrícula de Buques y causará baja en el Censo de la Flota Pesquera Operativa, a este fin será necesario que conste esta materialización en la resolución de construcción y que se solicite posteriormente el cambio de lista.

Los desguaces y los hundimientos sustitutorios de desguace requerirán informe previo del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Excepcionalmente, la Comunidad Autónoma, en la que tenga el buque su base, podrá autorizar que la baja en la Lista tercera se realice por un procedimiento distinto del desguace o hundimiento sustitutorio, cuando el buque se destine a fines culturales, ornamentales o recreativos, siempre que su ubicación sea fuera del agua y quede asegurada la imposibilidad de su retorno a actividades a flote. Esta decisión la pondrá la Comunidad Autónoma en conocimiento del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación dentro de los treinta días siguientes.

El hundimiento sustitutorio de desguace se autorizará exclusivamente para los buques de madera que cumplan los requisitos del artículo 42 y se llevará a término en los lugares debidamente pre-fijados por la autoridad competente.

h) Los buques que se beneficien de las ayudas por paralización definitiva de la actividad pesquera o de las ayudas por aportación a una sociedad mixta, contempladas en este Real Decreto, no podrán en ningún caso ser utilizados como bajas para acceder a nuevas construcciones u obras de modernización.

i) Los buques que hayan sido objeto de ayudas para la modernización o construcción, no podrán ser aportados como baja para modernizaciones o nuevas construcciones hasta que hayan transcurrido como mínimo cinco o diez años, respectivamente, desde la finalización de las obras o desde la entrada en servicio de la nueva construcción, salvo que los nuevos armadores garanticen suficientemente por medio de aval bancario la devolución de las ayudas o su reintegro efectivo en el momento de la aportación de la baja.

La cuantía que deberá cubrir el aval se calculará inicialmente reduciendo la ayuda "prorrata tempo-

ris", desde la fecha de finalización de las citadas obras o desde la entrada en servicio del nuevo buque, hasta la fecha de presentación de la baja.

A la entrada en servicio del buque, para el que se ha aportado la baja con garantía de aval bancario, se hará efectiva la devolución de la ayuda, ascendiendo el montante de la misma a la cantidad que corresponda en esa fecha "prorrata temporis", momento en el que se procederá a la devolución del aval bancario guardado en depósito.

Lo expuesto anteriormente no será de aplicación a los buques aportados como baja perdidos definitivamente en accidente.

Las ayudas concedidas para la construcción o modernización serán anotadas en el Censo de la Flota Pesquera Operativa.

2. La aportación obligatoria de bajas equivalentes en las condiciones establecidas en este artículo se aplicará también en los supuestos de importación de buques pesqueros y de alta en la Lista tercera de embarcaciones procedentes de otras Listas del Registro de Matrícula de Buques.»

Dos. El artículo 22 será sustituido por el siguiente texto:

«1. Para autorizar obras de modernización y reconversión de los buques de la Lista tercera inscritos en el Censo de la Flota Pesquera Operativa, en los que la relación GT/TRB sea igual o superior a 1,8, y que realicen una obra de reforma con aumento de arqueo, las bajas aportadas representarán el 100 por 100 del arqueo aumentado.

2. No se aplicarán las condiciones del apartado 1 cuando se cumplan los siguientes requisitos:

1.º Embarcaciones menores de 15 metros de eslora total:

a) En obras en que el aumento de GT sea menor o igual al 10 por 100 del GT del buque no se exigirá el aporte de bajas equivalentes.

b) En obras en que se aumente más de un 10 por 100 el GT del buque, será imprescindible el aporte de bajas equivalentes al 100 por 100 del total del arqueo incrementado.

2.º Embarcaciones iguales o mayores de 15 metros de eslora total:

a) En aquellas obras de reforma y modernización que se realicen sobre la cubierta principal no se exigirá el aporte de bajas, si el incremento de arqueo no supera los coeficientes establecidos en el artículo 4, c), 2.º

b) En las obras que se realicen bajo cubierta principal en que el aumento de volumen sea inferior a un 10 por 100 no se exigirá el aporte de bajas equivalentes en GT.

c) Aquellas obras que se realicen bajo cubierta principal en las que se aumente el volumen en más de un 10 por 100 requerirán aportar bajas de buques de tercera lista debidamente inscritos en el Censo de la Flota Pesquera Operativa, que representen el 100 por 100 del incremento del arqueo total de GT bajo cubierta.

3. Las condiciones establecidas en los apartados 1.º, a), y 2.º, b), anteriores, sólo se podrán aplicar una vez. En sucesivas obras de reforma, la proporción entre el arqueo a incrementar y el arqueo de las bajas en GT será igual a 1.

Con respecto a los preceptos anteriores de aportación de bajas, cuando el aumento de arqueo sea

inferior a un 15 por 100 del inicial, se podrán aplicar bajas de cualquier modalidad. Si el aumento de arqueo es superior al 15 por 100, la totalidad de las bajas aportadas deberán proceder del mismo censo, caladero y modalidad de pesca del buque afectado por las obras de reconversión y modernización.

4. Para autorizar el cambio de motor en las embarcaciones que supongan un incremento de potencia propulsora principal, se deberán aportar bajas de buques de tercera lista, exceptuando lo previsto en el artículo 5.

5. En obras que representen un aumento menor a un 10 por 100 en volumen bajo cubierta para embarcaciones iguales o mayores a 15 metros de eslora total, o el aumento sea menor a un 10 por 100 del GT del buque para embarcaciones menores de 15 metros de eslora total, se podrá incrementar la potencia propulsora en el mismo porcentaje que se aumente el volumen o arqueo, sin necesidad de aportar bajas equivalentes en potencia, y siempre que se acompañe el correspondiente informe técnico.

6. Cuando el aumento de potencia sea inferior al 15 por 100 se podrán aportar bajas de cualquier censo y caladero. Si el aumento de potencia fuera superior al 15 por 100, la totalidad de las bajas a aportar deberán proceder del mismo censo, y modalidad de pesca del buque afectado por el cambio de motor.

7. En los motores que se vayan a instalar se podrá admitir un tarado límite del 20 por 100 en la potencia máxima continua (BHP), reconocida para el correspondiente modelo y tipo de motor.

8. En todos los casos, los buques aportados como baja para obras de modernización, reconversión y cambios de motor, cumplirán los mismos requisitos exigidos para las bajas de las nuevas construcciones a las que se refiere el artículo 4 del Real Decreto.

9. Los buques en los que se lleven a cabo obras de modernización o reconversión, con aumento de arqueo, sin necesidad de aportar bajas como consecuencia de lo dispuesto en el presente Real Decreto, no podrán acogerse a ayudas por paralización definitiva en los diez años siguientes a la finalización de las obras, salvo que la prima por paralización definitiva que se le conceda se calcule en base al arqueo existente antes de las citadas obras.»

Tres. El párrafo a) del artículo 70 será sustituido por el siguiente texto:

«a) Tener un arqueo superior a 25 TRB o 27 GT.»

Cuatro. Se añade un segundo párrafo a la disposición adicional décima con el siguiente texto:

«En los procedimientos de concurrencia competitiva iniciados de oficio, dicho plazo se computará a partir de la fecha que se establezca en la correspondiente orden de convocatoria.»

Disposición transitoria única. *Aplicación a los proyectos de construcción y modernización presentados y no finalizados.*

Todos los proyectos de construcción y modernización presentados, y no finalizados, al amparo del Real Decreto 1040/1997, de 27 de junio, por el que se modifica el Real Decreto 798/1995, de 19 de mayo, por el que se definen los criterios y condiciones de las intervenciones con finalidad estructural en el sector de la pesca de la acuicultura y la comercialización, la transformación y la promoción de sus productos, podrán acogerse a las condiciones que se recogen en el presente Real Decreto, si los interesados lo solicitan expresamente y presentan el proyecto técnico correspondiente en el plazo máximo de tres meses, contados a partir de la entrada en vigor de este Real Decreto.

Disposición final única. *Entrada en vigor.*

El presente Real Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid a 23 de octubre de 1998.

JUAN CARLOS R.

La Ministra de Agricultura, Pesca
y Alimentación,

LOYOLA DE PALACIO DEL VALLE-LERSUNDI

MINISTERIO DE ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

26180 *CORRECCIÓN de errores del Real Decreto 2100/1998, de 25 de septiembre, de Estructura Orgánica Básica del Ministerio de Industria y Energía.*

Publicada en el «Boletín Oficial del Estado» número 271, de 12 de noviembre de 1998, la corrección de errores del Real Decreto 2100/1998, de 25 de septiembre, de Estructura Orgánica Básica del Ministerio de Industria y Energía, la misma, por lo que se refiere al último de los errores corregidos, debe entenderse rectificada de la forma siguiente: «...de 2 de agosto, excepto su disposición transitoria segunda.»